



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 22]

नई दिल्ली, शुक्रवार, फरवरी 28, 2003/फाल्गुन 9, 1924

No. 22]

NEW DELHI, FRIDAY, FEBRUARY 28, 2003/PHALGUNA 9, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 फरवरी, 2003

सं० टीएएमपी/101/2001-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 की 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा डॉक के दरमान, जैसा कि संलग्न आदेश में दिया गया है, की धारा 1 के अधीन लगाने वाले स्थान शुल्क प्रभार में संशोधन हेतु मुम्बई पत्तन न्यास के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/101/2001-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(4 फरवरी, 2003 को पारित)

यह प्रकरण डॉक के दर मान की धारा 1 के अधीन लगाने वाले स्थान शुल्क प्रभार में संशोधन हेतु मुम्बई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 इस प्रस्ताव में मुम्बई पत्तन न्यास ने डॉक के दर मान की धारा 1 के अधीन स्थान शुल्क की दर पॉल तथा पॉल उत्पादों को छोड़कर 15% बढ़ाने का प्रस्ताव दिया है। वर्तमान दर को 15% बढ़ाने के सिवाय वर्तमान शर्तों में किसी आशोधन हेतु इसका कोई प्रस्ताव नहीं है।

2.2 मुम्बई पत्तन न्यास के प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्न प्रकार हैं :-

- (i) गोदी में लगने वाले स्थान शुल्क प्रभार वही है जो भारत सरकार ने पिछली बार अनुमोदित किए थे तथा 1 अक्टूबर, 1991 से प्रभावी थे।
- (ii) सरकार द्वारा प्रति 3 वर्ष पर प्रशुल्क संशोधन के अतिरिक्त पिछले दस वर्षों में स्थान शुल्क दरों में कोई वृद्धि नहीं हुई है। दूसरी ओर खर्च कई गुना बढ़ गया है तथा इस अवधि में मजदूरी भी बढ़ गई है।
- (iii) गोदी में सामान्य कारगो हैंडलिंग कार्य का लागत विवरण वर्ष, 1999-2000 में 62% घाटा दर्शाता है। सेवा को स्वतः समर्थ बनाने हेतु इस कार्य के लिए दर में 62% की वृद्धि की आवश्यकता के अतिरिक्त स्थानशुल्क दर में 15% वृद्धि का प्रस्ताव दिया है। फिर भी पॉल तथा पॉल उत्पादों की स्थान शुल्क दरों में संशोधन का कोई प्रस्ताव नहीं है। प्रस्तावित वृद्धि से घाटा अंशतः कम होगा तथा रु.10 करोड़ की अतिरिक्त आय होगी।
- (iv) मुम्बई पत्तन न्यास द्वारा अधिकांश वस्तुओं के लिए प्रस्तावित दरें अन्य पड़ोसी पत्तनों जैसे जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जे.एन.पी.टी.) कांडला पत्तन न्यास (के.पी.टी.) तथा न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एन.एम.पी.टी.) पर लागू वर्तमान दरों की तुलना में कम है।

2.3 स्थान शुल्क दर में संशोधन के प्रस्ताव पर मुम्बई पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड की 9 अक्टूबर, 2001 को आयोजित हुई बैठक में पुनर्विचार किया गया जहाँ यह बात उठायी गई कि प्रस्तावित वृद्धि के बावजूद स्थान शुल्क दर पड़ोसी पत्तनों के प्रशुल्क से कम ही होगी और इसका व्यापार पर बहुत अधिक प्रभाव नहीं पड़ेगा। स्थान शुल्क दर में 15% वृद्धि संबंधी वर्तमान प्रस्ताव को मुम्बई पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड ने 9 अक्टूबर, 2001 को अनुमोदित किया।

3. अपनायी गई परामर्शक प्रक्रिया के अनुसार मुम्बई पत्तन न्यास के प्रस्ताव की प्रति विभिन्न पत्तन उपयोगकर्ताओं/उनके प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियाँ जानने के लिए परिचालित की गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियाँ नीचे दी गई हैं :-

कंटेनर शिपिंग लाइन एशोसिएशन (इंडिया) (सी.एस.एल.ए.)

- (i) मुम्बई पत्तन न्यास द्वारा हैंडल किया जा रहा यातायात लागत के कम प्रभावी होने, अवसंरचना की कमी, औद्योगिक संबंध बेहतर न होने, अनावश्यक जटिल प्रलेखी प्रक्रिया और भौगोलिक स्थिति बेहतर न होने के कारण कम हो रहा है।

- (ii) पत्तन द्वारा इन मौलिक बातों की जानकारी न देने की वजह से व्यापार में निरंतर घाटा हो रहा है और वित्तीय निष्पादन भी कम हो रहा है। स्थान शुल्क दर में प्रस्तावित वृद्धि के कारण यातायात में और भी हानि होगी क्योंकि धन के लिए कोई समरूप मूल्य नहीं है।
- (iii) मुम्बई पत्तन न्यास ने प्रस्तावित वृद्धि के औचित्य के लिए सेवा में सुधार, आंतरिक लागत इत्यादि पर नियंत्रण हेतु कोई उपाय करने का संकेत नहीं किया है। टैम्प से यह आशा की जाती है कि वह ऐसी सेवा तथा लागत की शुरुआत करे जो अन्य भारतीय पत्तन की तुलना में प्रतियोगी सिद्ध हो सके। इस प्रस्ताव में ये सभी मौलिक मानदण्ड नहीं हैं और इसलिए इसे स्वीकृति नहीं दी जानी चाहिए।

बंबई कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन (बी.सी.एच.ए.ए.)

- (i) मुम्बई पत्तन द्वारा संरक्षित व्यापार को निर्धारित करने वाले कारक हैं - दी जाने वाली सुविधाओं की तुलना में पत्तन की हैंडलिंग लागत उच्च होना, अपर्याप्त कंटेनर उपस्कर, टर्मिनल हैंडलिंग प्रभार (टी.एच.सी.) की अधिक वसूली, नौभरक तथा मजदूरों के सामने निरंतर आने वाली कठिनाइयाँ तथा कारगो की खपत मुम्बई में न होने पर भी चुंगी शुल्क के पूर्ण भुगतान के लिए निरंतर मांग होना।
- (ii) स्थानशुल्क दरों में वृद्धि के प्रस्ताव के कारण मुम्बई पत्तन में बहुत कम व्यापार रहेगा। जे.एन.पी.टी. ने ब्रेक बल्क कारगो के लिए उथली गोदी तैयार की है। परिणाम स्वरूप मुम्बई पत्तन में आने वाले जहाज जवाहर लाल नेहरू पत्तन में जा सकते हैं तथा मुम्बई पत्तन से कारगो का पलायन हो जाएगा।
- (iii) मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट ने पिछले दस वर्ष से आधुनिक उपस्कर लगाकर गोदियों के विकास के लिए निवेश नहीं किया है। फिर भी विभिन्न वस्तुओं के यथामूल्य आधार पर स्थान शुल्क वसूला जाता है, जो कारगो मूल्य में वृद्धि के कारण प्रत्येक वर्ष 15% से अधिक स्वतः ही बढ़ जाता है। इसलिए स्थान शुल्क की दर 15% से अधिक संशोधित करने का कोई औचित्य नहीं है।
- (iv) मद संख्या 1 से 12 तक के स्थान शुल्क दर, मूलतः आवक परेषण दिये गये हैं जो बड़ी मात्रा में हैंडल किए जाते हैं और इस प्रकार उन पर स्थान शुल्क दर प्रति मेट्रिक टन (पीएमटी) के आधार पर लगायी जाती है। इन मदों के लिए प्रस्तावित 15% की वृद्धि का यद्यपि कोई औचित्य नहीं है फिर भी 10% तक की वृद्धि की जा सकती है। फिर भी मद संख्या 13 और 14 की स्थान शुल्क दर संशोधित नहीं की जानी चाहिए और वर्तमान यथामूल्य दरों को बनाए रखा जाए।

भारतीय नौवहन निगम (एस.सी.आई.)

- (i) मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत तुलनात्मक विवरण यह दर्शाता है कि पोर्ट द्वारा प्रस्तावित स्थान शुल्क अन्य पड़ोसी पत्तनों जैसे - जे.एन.पी.टी., के.पी.टी., एन.एम.पी.टी. की दरों से कम है।
- (ii) भारत सरकार के निदेशानुसार प्रशुल्क तीन वर्ष में एक बार अवश्य संशोधित किया जाए। फिर भी मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट ने 1 अक्टूबर, 1991 से दरों में संशोधन नहीं किया है। इससे सभी बड़ी सेवाओं में घाटा हुआ है।
- (iii) उपरोक्त दृष्टि से स्थान शुल्क की दरों को 15% तक संशोधित करने का वर्तमान प्रस्ताव अन्य पड़ोसी पत्तनों पर लागू उच्च दरों की तुलना में बिल्कुल उचित प्रतीत होता है।

भारतीय निर्यात संगठन परिसंघ (एफ.आई.ई.ओ.)

- (i) विद्यमान चौदह स्थान शुल्क मदों को दस मदों के समूह में किए जाने के कारण कुछ वस्तुओं की स्थान शुल्क दरों में हुई अत्यधिक वृद्धि को निर्यात में कमी के कारण फिलहाल रोका जा सकता है।
- (ii) वर्ष 1999-2000 के दौरान डॉक के सामान्य कारगो में हुआ 62 % का घाटा उल्लेखनीय है तथा इसे व्यापार पर थोपा नहीं जा सकता है। विवेकपूर्ण पुनःसंरचना द्वारा इस घाटे में कमी लाए जाने की आवश्यकता है। अतः स्थान शुल्क दरों में 15% की प्रस्तावित बढ़ोत्तरी को इस स्थिति में लागू किया जाए।

अखिल भारतीय लिक्विड बल्क आयातक एवं निर्यातक संगठन (ए.आय.एल.बी.आई.ई.ए.)

- (i) यद्यपि सभी प्रमुख पत्तनों में लिक्विड बल्क कारगो यातायात वर्ष 1993-94 में 81.3 मेट्रिक टन से बढ़कर वर्ष, 1999-2000 में 129.3 मेट्रिक टन हो गया। परंतु उक्त अवधि के दौरान मुम्बई पत्तन में मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा उच्चतर पत्तन शुल्क लगाए जाने के कारण यातायात 26.1 मेट्रिक टन से गिरकर 14.4 मेट्रिक टन हो गया।
- (ii) दूसरे पत्तनों की तुलना में सीमित सुविधाओं तथा सीमित अवसंरचना तथा उच्चतर पत्तन शुल्क (अन्य पत्तनों की तुलना में) के होते हुए भी एम.बी.पी.टी. को लिक्विड बल्क के प्रचालन से वर्तमान में निरंतर पर्याप्त आय होती है। पत्तन शुल्क/प्रभार में की जाने वाली किसी अन्य वृद्धि पत्तन की प्रगति के लिए हानिकारक होगी।
- (iii) उपरोक्त तथ्यों के मद्देनजर स्थान शुल्क प्रभारों में संशोधन करने संबंधी वर्तमान प्रस्ताव को वापस लिया जाए। वास्तव में पड़ोसी पत्तनों से होनेवाली प्रतिस्पर्धा को दृष्टिगत कर स्थान शुल्क प्रभार घटाया जाना चाहिए।

5. विविध बंदरगाह उपयोगकर्ताओं से मिली टिप्पणियाँ फीडबैक सूचना के रूप में मुम्बई पत्तन न्यास को भेज दी गई थी। बी.सी.एच.ए.ए. और ए.आई.एल.बी.आई.ए. की टिप्पणियों के मद्देनजर मुम्बई पत्तन न्यास ने निम्नलिखित मुख्य संप्रेक्षण किए हैं।

- (i) बी.सी.एच.ए.ए. और ए.आई.एल.बी.आई.ए. द्वारा दिए गए कारण यातायात में संपूर्ण कमी के मुख्य कारण नहीं हैं। मुम्बई पत्तन के पत्तन संबंधी प्रभार अन्य पत्तनों की तुलना में अधिक नहीं हैं। परंतु अन्य प्रभार जैसे चुंगी, नौभरण प्रभार आदि मुम्बई पत्तन पर उच्च लागत के लिए जिम्मेदार हैं।
- (ii) चुंगी प्रभार की वसूली संबंधी मामले पर कार्रवाई म्युनिसिपल प्राधिकारी के साथ मिलकर की गई और इस प्रक्रिया को यथासंभव सरल और कारगर बनाया गया। इसके बाद हैंडलिंग लागत कम करने के लिए अतिरिक्त फ्री दिवस को मंजूरी देने जैसे कदम उठाए गए।
- (iii) कन्टेनर की स्टीवडोरिंग प्राइवेट एजन्सियों द्वारा की जाती है इसलिए कन्टेनर के परिवहन तथा स्टीवडोरिंग के लिए उच्चतम दर नियत करने के बावजूद व्यापार की कठिनाईयाँ दूर नहीं की जा सकी हैं। इस संबंध में यह अपेक्षा की जा रही है कि निकट भविष्य में स्टीवडोरिंग का कार्य लागत कम करने व कार्यक्षमता बढ़ाने के उद्देश्य से किया जाएगा।
- (iv) बी.सी.एच.ए.ए. का यह दावा कि उसके पास पर्याप्त कन्टेनर नहीं हैं, गलत है। दो कवेसाइड गेन्ट्री क्रेन तथा तीन रबर टायरवाले गेन्ट्री क्रेन को कन्टेनर टर्मिनल पर स्थापित करने का विचार किया गया है। इसके अलावा वर्ष, 2001-2002 के दौरान इन्दिरा गोदी पर 10 टन क्षमतावाले दस बार्फ क्रेन लगाए जा चुके हैं।
- (v) गोदियों में सामान्य कारगो संचालन गतिविधि ने वर्ष, 2000-2001 (कुल आय पर) में मजदूरी व्यय एरियर व एम.बी.आर.एस. के अंतर्गत दी गई क्षतिपूर्ति पर ध्यान दिए बिना 95% घाटा दर्शाया है।

भारी घाटे को देखते हुए प्रस्तावित 15% की वृद्धि वह भी 11 वर्ष की समयावधि के पश्चात नाममात्र ही है। यह वृद्धि व्यापार द्वारा अवशोषित की जा सकती है व इसका मुम्बई पत्तन के यातायात पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा। ऐसा होने से बी.सी.एच.ए.ए. द्वारा 10% तक की वृद्धि की सिफारिश स्वीकार्य नहीं है।

- (vi) खाद्य तेल पर स्थानशुल्क को 15% बढ़ाकर 24 रुपये से 27.60 रुपये प्रतिटन करने का प्रस्ताव है। पड़ोसी पत्तनों पर खाद्य तेलों पर वर्तमान स्थानशुल्क प्रस्तावित दर से अधिक है।

5.1 लागत विवरण की प्राथमिक जाँच में यह देखा गया है कि कामकाज पूँजी व निवेश की गई पूँजी तथा निवेश की गई पूँजी पर प्रतिफल (आर.ओ.सी.) की गणना में बहुत सी अनियमितताएँ हैं। स्थानशुल्क प्रभार व पियर शुल्क के नियतन व पत्तन शुल्क संशोधन संबंधी प्रस्ताव के संबंध में एम.बी.पी.टी. के प्राधिकारी के इस आदेश में विशेष रूप से इंगित की गई विसंगतियाँ नोट करने योग्य हैं। एम.बी.पी.टी. द्वारा पिछले मामले में दिए गए तर्क कि वह सेवा आधारित विनियोजित पूँजी की संगणना कर सकता, स्वीकार्य प्रतीत नहीं होती। अतः एम.बी.पी.टी. को संशोधन के लिए प्रस्तावित विशेष गतिविधि से संबंधित निवेश की गई पूँजी पर आर.ओ.सी.ई. की गणना करने का परामर्श दिया गया है।

5.2 एम.बी.पी.टी. से निम्नलिखित बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचनाएँ/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध भी किया गया है।

- (i) वर्ष, 2000-2001 की तुलना में वर्ष 2001-2002 तथा 2002-2003 में इस बात को ध्यान में रखकर कि यातायात परियोजनाएँ उक्त अवधि में लगभग समान स्तर पर ही रही परिचालन आय में अचानक आयी कमी के कारण।
- (ii) प्रचालन लागत और सामान्य सुविधाओं का ब्यौरा।
- (iii) आयात तथा निर्यात के लिए अन्तरीय स्थानशुल्क दर रखने की आवश्यकता।

6. मुम्बई पत्तन न्यास (एम.बी.पी.टी.) को हमारी तरफ से की गई पूछताछ के लिए अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं जिनका सार नीचे प्रस्तुत है :-

- (i) यह दोहराया गया है कि हमारे सेवा क्षेत्र के अंतर्गत विनियोग की गई पूँजी प्रचालित नहीं है। सेवा आधारित कामकाज पूँजी पर सफलता प्राप्त करने के लिए अपेक्षित आंकड़े प्राप्त करने की अनुमति चालू आस्तियों तथा चालू दायित्वों की वर्तमान लेखा प्रणाली नहीं देती है। उसने मोटे तौर पर सामान्य कारगो संचालन गतिविधि पर नियोजित पूँजी को संविभाजित कर दिया है।
- (ii) कंटेनर युक्त कार्गो का यातायात जिससे अधिक राजस्व की प्राप्ति होती है, अब अन्य पत्तनों की ओर मुड़ने के कारण कम हो रहा है। जबकि स्थानशुल्क की कमी के कारण मुम्बई पत्तन न्यास में काफी कार्गो आ रहे हैं। यहाँ तक कि कार्गो को हैन्डल करने के लिए मात्रात्मक छूट योजना (वोल्यूम डिस्काउंट स्कीम) शुरू की गई है। जिसे यदि जारी रखा गया तो उससे राजस्व की प्राप्ति पर प्रभाव पड़ेगा। उपर्युक्त दृष्टि से वर्ष, 2002-2003 और 2003-2004 में गोदियों में संचालित कार्गो से प्राप्त आय में कमी हुई है। जबकि यातायात परियोजनाएँ वर्ष, 2001-2002 के समान ही रहीं।
- (iii) एस.वी.आर.एस. का चयन करने वाले कर्मचारियों को क्षतिपूर्ति और संशोधित मजदूरी के कारण मजदूरी, वेतन और पेंशन के बकाया भुगतान का खर्च लागत विवरण में सम्मिलित नहीं किया गया है क्योंकि उनका भुगतान एक बार में ही किया जाता है।
- (iv) 'निर्यात सरलीकरण' के अध्ययन समूह के द्वारा की गई सिफारिशों को ध्यान में रखकर तथा भारत के निर्यातकों को अंतरराष्ट्रीय बजार में प्रतिस्पर्धा का सामना करने के योग्य बनाने के लिए आयात-निर्यात की स्थानशुल्क अलग-अलग रखने का प्रस्ताव जारी रखा जाए।

1 इस मामले में मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के 15 मई, 2000 को एक संयुक्त सुनवाई हुई जिसमें निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

मुम्बई पत्तन न्यास

- (i) हमने विस्तृत अध्ययन और दीर्घ काल के अंतराल के बाद संशोधन का प्रस्तावित किया ।
- (ii) एस.वी.आर.एस. और वेतन संशोधन को हिसाब में न लेने पर भी हमारा घाटा 95% था। 15% की वृद्धि करने पर भी, दरे दूसरे पत्तनों से कम होंगी ।
- (iii) हमारे यहाँ केन्द्रवार नियोजित पूँजी लागत नहीं हैं । हम टालने का प्रयत्न नहीं कर रहे हैं । अन्य पत्तनों ने 'आंबटन' के आधार पर किया होगा । हम यह कर रहे हैं । सामान्य संशोधन प्रस्ताव के पहले हम इसे अन्तिम रूप देंगे ।
- (iv) इस प्रस्ताव के लिए आर.ओ.सी.ई. का कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं है अतः इस पर ध्यान न दें ।
- (v) इस मामले के संदर्भ में हमने 'पुनःसमूहकरण' और उस पर 'समाधात' नहीं किया है । कृपया इस पर ध्यान न दिया जाए ।
- (vi) आयात और निर्यात के लिए निर्धारित अन्तरीय दर ऐतिहासिक हैं । हमें उसके परीक्षण एवं विचार पूर्ण जवाब हेतु समय चाहिए ।
- (vii) हम कारगो निर्यात की अभिरक्षा नहीं करते हैं। हम उपनिहिती नहीं बनते हैं। हम कोई रसीद नहीं देते हैं । अतः निम्नतम दर अधिक कारगो निर्यात को यहाँ तक लाने हेतु प्रोत्साहित करती है।
- (viii) विदेशी विनियम उतार-चढ़ाव से लाभ हो सकता है । परन्तु वार्षिक मजदूरी भार भी बढ़ता है ।

बंबई कस्टम हाउस एजेंट एशोसिएशन (बी.सी.एच्.ए.ए.)/ इंडियन मर्चेंट चेम्बर (आई.एम.सी.)/फेडरेशन ऑफ फ्री फारवर्डर्स एशोसिएशन ऑफ इंडिया (एफ.एफ.ए.आई.)

- (i) यातायात गिर रहा है अतः मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट स्वयं अपना नुकसान क्यों उठाये ।
- (ii) पॉल/पॉल उत्पादों के मामले में नयी पाइपलाईन आदि बिछाने में बहुत खर्च होता है किन्तु उसमें कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है । ब्रेक बल्क कारगो के लिए सुविधाओं पर कोई खर्च नहीं है फिर भी वे 15% वृद्धि चाहते हैं जो तर्क संगत नहीं है ।
- (iii) यथामूल्य दर के मामले में विदेशी विनियम के उतार-चढ़ाव से लाभ होता है। अतः 15% की वृद्धि क्यों?
- (iv) अंतरीय कीमतें महज निर्यातों को बढ़ावा देने की एक मनोवैज्ञानिक संतुष्टि है। मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट दो दरो को मिला सकता है ।

अखिल भारतीय लिक्विड बल्क आयातक और निर्यातक संघ (ए.आइ.एल.बी.आई.ई.ए.)

लिक्विड बल्क की मात्रा हर जगह बढ़ी है । जबकि मुम्बई पत्तन न्यास में उच्च दर के कारण यह अत्यधिक गिरी है । यदि दरें इसी तरह बढ़ती रही तो व्यापार समाप्त हो सकता है ।

मुम्बई और नावा-शेवा, पोत-अभिकर्ता संघ (एम.ए.एन.एस.ए.)

- (i) व्यापार तेजी से घटा है । थोड़ा सा स्थान शुल्क बढ़ना इतना महत्वपूर्ण नहीं है ।
- (ii) केवल पॉल ही ऐसा कारगो है जो बढ़ रहा है। पत्तन ने बहुत अधिक निवेश किया है और फिर भी कोई वृद्धि नहीं हुई है। क्यों?
- (iii) सभी स्तरों पर वृद्धि न हो। वस्तु वार विश्लेषण किया जाए तथा पड़ोसी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखकर प्रत्येक के लिए अलग-अलग वृद्धि की जाए ।

कंटेनर शिपिंग लाइन एशोसिएशन (सी.एस.एल.ए.)

प्रस्तावित 15% की वृद्धि अदूरदर्शिता तथा संकुचित मानसिकता की परिचायक है। शिथिलताओं और उनकी आड़ में छिपे मुद्दों को बताया जाना चाहिए। हम किसी वृद्धि के पक्ष में नहीं हैं क्योंकि इससे कारगो फिर कम हो जाएगा।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एस.सी.आई.)

- (i) क. 'स्टील' के लिये स्थान शुल्क दर सभी जगह टन के आधार पर है केवल मुम्बई पत्तन न्यास में यह 'यथा मूल्य' आधार पर हैं। क्यों ?
(इस संबंध में मुम्बई पत्तन न्यास का कहना है कि 1988 से पहले, यहाँ पर भी यह 'प्रति टन' के आधार पर थी लेकिन निदेशक समूह की सिफारिश पर इसे 'यथा मूल्य' आधार पर कर दिया गया।)
- ख. टैम्प को उदग्रहण इकाई की एक समान प्रणाली निर्धारित करनी चाहिए।
- (ii) क. दूसरे कारगो के लिए हमें दूसरे पत्तनों की ओर जाना पड़ता है क्योंकि मुम्बई पत्तन न्यास के पास पर्याप्त सुविधाएँ नहीं हैं। यहाँ तक कि वर्तमान दरें भी तर्कसंगत नहीं हो सकती हैं। इनमें वृद्धि कैसे हो सकती है ?
- ख. फॉरक्लिफ्ट एवं क्रेनों की संख्या बहुत कम हैं। इनमें से कई अच्छी हालत में नहीं हैं। व्यापार के लिए या यहाँ तक कि लाइन्स के लिए जैसा कि एम.सी.आई. ने बताया है कि पर्याप्त सुविधाएँ उपलब्ध नहीं हैं।

भारतीय निर्यात संगठनों का परिसंघ (एफ.आई.ई.ओ.)

- (i) यदि रियायतें उपलब्ध हों तो निर्यात महत्वपूर्ण है। उन्हें चलने दो, उनमें व्यवधान क्यों ?
- (ii) प्रस्तावित वृद्धि लेन-देन की कीमते बढ़ायेगी। इससे निर्यात ठप्प हो जाएगा।

7.2 संयुक्त सुनवाई में, मुम्बई पत्तन न्यास ने फिर से लिखित निवेदन प्रस्तुत किए जिनमें उन अधिकतर बिंदुओं की पुनरावृत्ति हुई जो वह पहले ही दे चुका था। साथ ही यह भी कहा कि यदि मजदूरी बकाया तथा एस.वी.आर.एस. पर क्षतिपूर्ति संबंधी एक ही बार होने वाले खर्च पर विचार किया जाए तो इस सेवा में वर्ष 2000-2001 के लिए घाटा लागत विवरण में दिए गए 95% की तुलना में 190% होगा।

8. इस मामले में दूसरी संयुक्त सुनवाई 2 दिसंबर, 2002 को मुम्बई पत्तन न्यास के परिसर में हुई। इस संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

मुम्बई पोर्ट पत्तन न्यास

- (i) स्थान शुल्क दरें 1991 से संशोधित नहीं हुई हैं।
- (ii) 1997 में हुए वेतन संशोधन के कारण घाटा बढ़ गया है। घाटे को कुछ हद तक कम करने का प्रस्ताव है।
- (iii) राज्य सरकार की चुंगी एवं स्टैंप शुल्क की नीति पर मुम्बई पत्तन न्यास का कोई नियंत्रण नहीं है। इस संबंध में, अपने सत्प्रयत्नों द्वारा हम इस समस्या को हल करने का प्रयास कर रहे हैं।
- (iv) मैनिंग स्केल को कम करना मुम्बई पत्तन न्यास के अधिकार क्षेत्र से बाहर की बात है और यह मुद्दा राष्ट्रीय अधिकरण के समक्ष लंबित है।

मुम्बई एवं नावा-शेवा पोत अभिकर्ता संघ (एम.ए.एन.एस.ए.)

- (i) प्रशुल्क के बढ़ने से यातायात गिर जाएगा । वास्तव में प्रशुल्क गोदी द्वारा प्रदान की जानेवाली स्थाई सेवाओं के अनुरूप होना चाहिए । एम.बी.पी.टी. के उच्च प्रशुल्क के कारण कच्चे उर्वरक पहले ही धर्मतार पत्तन तथा गेहूँ और चावल जैसे कारगो कांडला पत्तन पहुँच गए हैं।
- (ii) प्रशुल्क में और वृद्धि स्टील, लौह अयस्क जैसी वस्तुओं के यातायात को हतोत्साहित करेगी। वास्तव में एम.बी.पी.टी. द्वारा किसी प्रस्ताव को बनाने से पूर्व अधिक कारगो को आकर्षित करने हेतु सुव्यवस्थित अध्ययन करना चाहिए। ऐसी नीति में प्रशुल्क में कमी, फ्री टाइम जैसी सुविधाएँ अधिक देने, मैनिंग स्केल को कम करने आदि बातें सम्मिलित की जाएं।
- (iii) टैम्प यह सुनिश्चित करें कि ऑन-बोर्ड नौभरन प्रचालनों से बढ़ा राजस्व स्थान शुल्क घाटे के बदले आर्थिक सहायता नहीं है ।

बंबई कस्टम हाउस एजेंट एसोशिएशन (बी.सी.एच.ए.ए.)

- (i) यह पूर्णतः सत्य नहीं है कि वर्ष, 1991 से कोई संशोधन नहीं हुआ है । वास्तव में 12 ग्रुप कम दे रहे हैं तथा अन्य दो समूह यथामूल्य पद्धति अपनाये जाने के कारण स्थान शुल्क में स्वतः संशोधन स्थिति का सामना कर रहे हैं। जब इस पद्धति को अपनाया जाता है तो कारगो के बढ़ते मूल्य के आधार पर प्रतिवर्ष दर भी संशोधित हो जाती है। वस्तुतः यथामूल्य की पद्धति अब समाप्त हो जानी चाहिए क्योंकि माल की लागतों का सेवाओं की लागतों से कोई संबंध नहीं होता है ।
- (ii) एम.बी.पी.टी. को स्थान शुल्क उदग्रहण की ऐसी नीति अपनानी चाहिए जिससे अधिक कारगो आकर्षित हो। वस्तुतः इस समय स्थान शुल्क में वृद्धि उपयुक्त नहीं है क्योंकि कारगो व्यापार गिर रहा है। इस संबंध में एम.बी.पी.टी. की नीति एक उदाहरण है जिसमें उसने अधिक फ्री-टाइम की अनुमति दी है जिसके परिणामस्वरूप कारगो की मात्रा बढ़ी है।
- (iii) प्रभार वृद्धि के उपाय से केवल मात्रा में कमी आती है। अधिक मात्रा होने से केवल घाटा कम होता है।
- (iv) अधिक कारगो आकर्षित करने के लिए एम.बी.पी.टी. को व्यापार में लागत प्रभावी सेवा प्रदान करनी चाहिए और उससे अधिक राजस्व प्राप्ति के उपाय करने चाहिए । अधिक राजस्व प्राप्ति के लिए स्थान शुल्क में वृद्धि का तरीका नहीं अपनाना चाहिए। उन्हें प्रशासनिक स्तर पर कठिन परिश्रम करना चाहिए तथा महाराष्ट्र सरकार को चुंगी और स्टॉप शुल्क में आशोधन के लिए प्रेरित करना चाहिए जो कि अनावश्यक रूप से मुम्बई पत्तन से गुजरनेवाले कारगो की मात्रा को कम कर रही है ।
- (v) उन्हें अपने मैनिंग स्केल में आशोधन करके अपनी लागत कम करने के प्रयास करने चाहिए ।
- (vi) एम.बी.पी.टी. द्वारा आयोजित किसी कार्यक्रम में माननीय मंत्री जी ने दावा किया कि उन्होंने विभिन्न तरीको से लागत 40% कम कर दी हैं। तो फिर वे 15% स्थान शुल्क बढ़ाने की बात क्यों कर रहे हैं?
- (vii) यह बहुत ही अच्छी बात है कि एम.बी.पी.टी. द्वारा कुछ अच्छे उपाय किये गये हैं । ऐसे उपायों के लागू होने से प्रचालन राजस्व बढ़ेगा तथा घाटा घटेगा । अतः प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव आस्थगित रखा जाना चाहिए ।

कंटेनर शिपिंग लाइन एसोशिएशन (सी.एस.एल.ए.)

- (i) अदक्षता तथा उच्च उपरिखर्च संबंधी लागत प्रशुल्क में वृद्धि करके उपभोक्ता से नहीं वसूली जानी चाहिए। वास्तव में प्रशुल्क का संबंध दी जाने वाली सेवा की गुणवत्ता से होना चाहिए।
- (ii) आयात और निर्यात में स्थान शुल्क दर समान होनी चाहिए ।

भारतीय नौवहन निगम/वेस्टर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन

हम एम.ए.एन.एस.ए. तथा बी.सी.एच.ए.ए. द्वारा व्यक्त विचारों का समर्थन करते हैं।

9.1 संयुक्त सुनवाई पर सहमति से एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह वर्ष 2000-01 से 2003-04 के लिए वस्तुओं के अनुसार राजस्व का विश्लेषण प्रस्तावित संशोधन के परिणामस्वरूप अतिरिक्त आय को दर्शाते हुए पिछले तीन वर्ष के दौरान यथामूल्य कारगो मद पर प्राप्त स्थान शुल्क आय का विश्लेषण, नेट ब्लॉक एवं कामकाज पूंजी आंकड़ों का उनके वार्षिक लेखों के साथ समायोजन एवं 1997 में वेतन संशोधन के कारण मजदूरी भार (बकाया छोड़कर) का विवरण प्रस्तुत करे।

9.2 हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त जानकारी के प्रत्युत्तर में एमबीपीटी ने निम्नलिखित रूप से विवरणित किया है :-

- (i) प्रस्तावित दरों के आधार पर वर्ष 2001-02 के दौरान अतिरिक्त आय 7.87 करोड़ रुपये होगी। वस्तुओं के अनुसार आगामी वर्षों के लिए राजस्व विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया जा सकता है क्योंकि भविष्य में होने वाले वस्तुनुसार व्यापार के बारे में जानकारी देना संभव नहीं है।
- (ii) यथामूल्य दर पर दी जाने वाली वस्तुओं के लिए पिछले तीन वर्षों का स्थान शुल्क आय संबंधी विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया जा सकता है क्योंकि उसके पास यह जानकारी उपलब्ध नहीं है। यह पुनः स्पष्ट किया जाता है कि यथामूल्य आधार पर स्थानशुल्क प्रभार की वसूली के बावजूद डॉक पर सामान्य कारगो संचालित करने संबंधी गतिविधियां निरन्तर घाटे में चल रही है। यथा मूल्य आधार पर वर्ष 2001-02 में कारगो से प्राप्त प्रतिटन स्थानशुल्क राजस्व वर्ष 2000-01 में प्राप्त राजस्व से बहुत कम था।
- (iii) इस गतिविधि के लिए वर्ष 2001-02 में नेट ब्लॉक रुपए 61.27 करोड़ है तथा वार्षिक लेखों के साथ समायोजन प्रस्तुत किया गया है कुल मिलाकर पत्तन के लिए कामकाज पूंजी आंकड़े रुपए 524.26 दर्शाए गए हैं।
- (iv) वेतन संशोधन के कारण अतिरिक्त मजदूरी भार संबंधी विवरण दर्शाए गए हैं।
- (v) वर्ष 2001-02 में सुसंगत सेवा में 175% के बड़े घाटे (एसवीआरएस) मजदूरी बकाया पर एक ही बार होने वाले खर्च को छोड़कर) के लिए केवल 15% की वृद्धि प्रस्तावित है जिससे घाटा आंशिक रूप से कम होगा।

10. इस मामले पर की गई प्रक्रिया के दौरान एकत्रित जानकारी की समग्रता के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उत्पन्न होती है :-

- (i) मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के इस प्रस्ताव में उसकी अपनी गोदियों में पॉल तथा पॉल उत्पादों को छोड़कर हैंडल की जाने वाली वस्तुओं पर स्थान शुल्क दर में कुल-मिलाकर 15 प्रतिशत वृद्धि की बात कही गई है। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ने इस बात पर बार-बार जोर दिया कि स्थान शुल्कप्रभारों में अंतिम संशोधन लगभग 11 वर्ष पूर्व किया गया था। यह बात ध्यान देने योग्य है कि मात्र लंबी अवधि ही प्रशुल्क वृद्धि का पर्याप्त आधार नहीं हो सकता है। इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए द्विवार्षिक प्रशुल्क वैधता चक्र का उद्देश्य वर्तमान में लागू प्रशुल्क के मुकाबले पोर्ट ट्रस्ट की आर्थिक स्थिति की समीक्षा करना है। प्रशुल्क वैधता चक्र के अंत में की गई समीक्षा से प्रशुल्क में वृद्धि होना ही आवश्यक नहीं है, यदि वारंटी दी जाए तो वर्तमान प्रशुल्क कम भी किया जा सकता है।
- (ii) अधिकांश उपयोगकर्ताओं ने आशंका व्यक्त की है कि यदि स्थान शुल्क दर में वृद्धि होती है तो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के व्यापार में और भी कमी आएगी। फिर भी मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ने स्पष्ट रूप से कहा है कि प्रस्तावित संशोधन होने के बाद भी उसकी दर अन्य पड़ोसी पत्तनों की दर की तुलना में कम ही रहेगी चूंकि हमने विभिन्न वस्तुओं पर प्रशुल्क वृद्धि के प्रभावों का पता लगाने के लिए बाजार का अध्ययन नहीं किया है इसलिए इस संबंध में हम मुंबई पोर्ट ट्रस्ट पर ही निर्भर रहते हैं। फिर भी वस्तुवार

- विश्लेषणों के लिए एम.ए.एन.एस.ए. द्वारा दिया गया सुझाव मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अपने भावी प्रयोग हेतु अपनाए जाने के लिए सुसंगत तथा योग्य प्रतीत होता है ।
- (iii) एफ.आई.ई.ओ. का यह तर्क कि स्थान शुल्क अनुसूची को पुनः वर्गीकृत करने हेतु मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव से दरों में अत्यधिक वृद्धि होगी, पूर्णतः अनुचित है। चूंकि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ने अपने वर्तमान प्रस्ताव में स्थान शुल्क अनुसूची के व्यवस्थीकरण/वर्गीकरण का प्रस्ताव नहीं दिया है ।
- (iv) बी.सी.एच.ए.ए. तथा एम.ए.एन.एस.ए. ने इस आधार पर, कि पोर्ट ने पॉल संचालन सुविधाओं पर पर्याप्त निवेश किया है, प्रस्तावित संशोधन की सीमा से पॉल को अलग रखने के औचित्य के बारे में पूछा है। यहाँ यह उल्लेख किया जाना प्रासंगिक है कि वर्तमान प्रस्ताव मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की गोदियों में हैंडल होने वाली वस्तुओं पर स्थानशुल्क प्रभारों में संशोधन के लिए है । मुंबई पोर्ट ट्रस्ट पर पॉल यातायात के अधिकांश भाग का संचालन जवाहर दीप पर होता है, जिसकी सुविधाओं को आधुनिकीकरण के लिए विगत समय में बहुत निवेश किया जा चुका है। उक्त सुविधाओं के आधुनिकीकरण के लिए हुए निवेश को ध्यान में रखकर पॉल तथा पॉल उत्पादों की दरें मई, 2000 में संशोधित की गई थीं । गोदियों पर संचालित होने वाले पॉल तथा पॉल उत्पादों की दरों का उस समय अनुकूल समायोजन भी किया जा चुका है। इस पृष्ठभूमि के मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित संशोधन में पॉल तथा पॉल उत्पादों को सम्मिलित नहीं किए जाने का प्रस्ताव तर्कसंगत प्रतीत होता है।
- (v) प्रस्तुत किए गए लागत आंकलन में गोदियों द्वारा संचालित कारगो से हुई प्रचालन आय में गिरावट होती हुई दिखाई गई है जो वर्ष, 2001-2002 में रु. 110.66 करोड़, वर्ष, 2002-2003 में रुपए 96.21 करोड़ तथा वर्ष, 2003-2004 में रु. 86.59 करोड़ है । यद्यपि यातायात पूर्वानुमान को लगभग एक स्थिर स्तर पर रखा जाता है फिर भी मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ने इस स्थिति को इस प्रकार स्पष्ट किया है कि ऐसा कारगो मिक्स में परिवर्तन के कारण हुआ है जहाँ उच्च राजस्व देनेवाले कंटेनर यातायात कुछ कम मूल्य वाली वस्तुओं के यातायात में बदल जाता है । दिए गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रखकर मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए आय प्राक्कलन को स्वीकार किया जाता है ।
- (vi) मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ने सत्यापित किया है कि उसके व्यय प्राक्कलन में एक बार ही दिया जाने वाला भुगतान जैसे वी.आर.एस. भुगतान, वेतन एरियर, मजदूरी तथा पेंशन इत्यादि शामिल नहीं हैं। इन प्राक्कलनों पर आधारित प्रचालन घाटा वर्ष, 2002-2003 में लगभग 28% तथा 2003-2004 में 50% है। यदि वित्त तथा विविध खर्च, विनियोज्य प्रबंधन तथा सामान्य उपरिखर्च एवं नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिफल को सम्मिलित कर लिया जाए तो घाटा स्थिति स्पष्टतः बढ़ जाएगी। इस विशाल प्रचालन राजस्व घाटा स्थिति को ध्यान में रखकर मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ने स्थानशुल्क प्रभारों में 15% वृद्धि का प्रस्ताव दिया है। यह ध्यान देने योग्य है कि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट वाणिज्यिक प्रतिफलों पर 15% की वृद्धि सीमित करना चाहता है ।
- (vii) ऊपर वर्णित लागत घाटा स्थिति के मद्देनजर इस गतिविधि के लिए सुसंगत नियोजित पूंजी तथा उस पर देय प्रतिफल के विस्तृत विश्लेषण हेतु यह आवश्यक नहीं हो सकता है । फिर भी नियोजित पूंजी की गणना के लिए मुंबई पत्तन न्यास द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए हम निम्नलिखित प्रेक्षण करने के लिए बाध्य हैं। अन्य मामलों में इस प्राधिकरण ने मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को केवल विशिष्ट गतिविधि के लिए ही नियोजित पूंजी संबंधी स्थिति प्रस्तुत करने की सलाह दी है। इसके अतिरिक्त वर्तमान मामले में अपने मूल प्रस्ताव को प्रस्तुत करते समय सामान्य कारगो संचालन गतिविधि हेतु मुंबई पत्तन न्यास ने कामकाज पूंजी तथा सुसंगत नियोजित पूंजी पर विचार नहीं किया है। इसने बाद में सामान्य कारगो संचालन गतिविधि के लिए रु. 24.51 लाख की नकारात्मक कामकाज पूंजी बतायी है। जब प्रस्तुत किए गए आकड़ों को वार्षिक लेखा से समायोजित करने को कहा गया तो मुंबई पत्तन न्यास ने कुल मिलाकर पत्तन के लिए फिर से कामकाज पूंजी स्थिति प्रस्तुत की जो इस गतिविधि हेतु सुसंगत नहीं है। जब अधिकांश कारगो प्रभारों की अग्रिम वसूली कर ली जाती है तब इस गतिविधि हेतु अपेक्षित कामकाज पूंजी का उदाहरण पूर्ण रूप से तर्कसंगत प्रतीत नहीं होता है । इसके

अतिरिक्त प्रस्तु किए गए नियोजित पूंजी प्राक्कलन पर प्रतिफल कुछ गणना संबंधी अशुद्धियाँ दर्शाता है क्योंकि पत्तन ने रु. 3676/- लाख की प्राक्कलित नियोजित पूंजी पर रु. 2697.94 लाख का आर.ओ.सी.ई. प्राप्त किया है। यहाँ अनजाने में हुई किसी गणितीय त्रुटि की ओर संकेत करने का इरादा नहीं है। इसका उद्देश्य केवल मुंबई पत्तन न्यास को इस प्राधिकरण के सामने विश्वसनीय लागत प्राक्कलन प्रस्तुत करने की गंभीरता बताना है।

- (viii) मुंबई पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्राक्कलन पर आधारित लागत विवरण जो परिशिष्ट 1 के रूप में संलग्न है, पर हमने विचार किया। यद्यपि मुंबई पत्तन न्यास की आर.ओ.टी.सी. गणना में त्रुटियाँ हैं फिर भी हमने इसे विशाल प्रचालन घाटा स्थिति के मद्देनजर आशोधित नहीं किया है।
- (ix) इस गतिविधि से उत्पन्न विशाल प्रचालन घाटा स्थिति मुंबई पत्तन न्यास की विभिन्न गतिविधियों के मध्य प्रति परिदान प्रवाह की ओर संकेत करती है। कुल मिलाकर पत्तन के लिए संपूर्ण प्रति परिदान इस खण्डशः संशोधन प्रस्ताव का भाग नहीं है। मुंबई पत्तन न्यास ने पहले ही आश्वासन दिया था कि वह विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा परन्तु उसने हाल ही में केवल जहाज संबंधी प्रभारों के संशोधन हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इससे यह अभिज्ञात होता है कि प्रशुल्क की विस्तृत समीक्षा से विभिन्न लागत तत्वों का निकट से विशेष रूप से विभिन्न गतिविधियों के मध्य उपरिखर्चों के विनियोजन के संबंध में जांच करने का अवसर प्राप्त होता है। अतः मुंबई पत्तन न्यास को सलाह दी जाती है कि वह भविष्य में ऐसी खण्डशः प्रशुल्क समीक्षा पद्धति न अपनाए बल्कि पत्तन के लिए कुल मिलाकर प्रशुल्क की विस्तृत समीक्षा करे।
- (x) वर्तमान स्थानशुल्क अनुसूची में यथामूल्य पर दो मदों पर स्थानशुल्क का उदग्रहण सम्मिलित है। कुछ उपयोगकर्ताओं ने स्थानशुल्क का उदग्रहण समान आधार करने की मांग की है। प्रथम दृष्ट्या ऐसा प्रतीत होता है कि यह यथामूल्य समाधान के लिए अधिक उपयुक्त हो सकता है। पत्तन कर का उदग्रहण नहीं करते हैं वे उपलब्ध कराई गई सेवा के लिए शुल्क की वसूली करते हैं। ऐसा होने से उपलब्ध कराई गई सेवा लागत प्रभार लगाने हेतु फार्म आधार पर उपयुक्त हो सकती है। परन्तु यह भी मान लिया गया है कि स्थान शुल्क समान आधार पर लगाने की शुरुआत करने का मुद्दा केवल मुंबई पत्तन न्यास तक ही सीमित नहीं है बल्कि सभी बड़े पत्तनों को इसकी समीक्षा करनी चाहिए। इस समीक्षा के होने तक मुंबई पत्तन न्यास पर लागू वर्तमान प्रभार आधारों को जारी रखना उचित होगा।

मुंबई पत्तन न्यास ने यथामूल्य प्रशुल्क पर भी 15% की वृद्धि करने की इच्छा की है। इस पर बी.सी.एच.ए.ए. ने आपत्ति की है। वस्तुओं के मूल्य में परिवर्तन तथा विदेशी विनियम दर में उतार-चढ़ाव के कारण स्थानशुल्क दर को यथामूल्य पर निर्धारित करने पर पत्तन को प्राप्त होने वाले स्वतः राजस्व संबंधी बी.सी.एच.ए.ए. का तर्क स्वीकार करने योग्य है। उसी समय यह भी माना जाए कि स्थानशुल्क दर यथामूल्य होने के कारण राजस्व में स्वतः अधिमूल्यन पत्तन की प्रचालन लागत में वृद्धि के अनुपात में नहीं हो सकता है। यह भी ध्यान देने योग्य है कि यह प्राधिकरण विनियम दर विचलनों के कारण डालर अभिधानित प्रशुल्क मदों से प्राप्त राजस्व में लगभग 2% अधिमूल्यन का विचार करता है। ऐसी अतिरिक्त आय का आकलन मुंबई पत्तन न्यास ने अपने वर्तमान प्रस्ताव में नहीं किया है। वस्तुवार राजस्व विश्लेषण को प्रस्तुत करने तथा वस्तुओं जिनके लिए स्थानशुल्क यथामूल्य निर्धारित किया जाता है, से प्राप्त राजस्व का प्राक्कलन देने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है। इन व्यौरों के अभाव में हम वस्तुओं पर स्थानशुल्क यथामूल्य आधार पर दिए जाने के कारण राजस्व में स्वतः अधिमूल्यन का उचित आकलन करने में असमर्थ हैं। इस अड़चन पर ध्यान दिए बिना इस बात से इन्कार नहीं किया जा सकता है कि प्रशुल्क यथामूल्य पर निर्धारित होने के कारण पोर्ट ट्रस्ट के राजस्व में स्वतः अधिमूल्यन हो जाता है। ऐसा होने पर विदेशी विनियम दर में उतार-चढ़ाव 2% प्रतिवर्ष तथा औसत मुद्रास्फीति स्तर 5% प्रतिवर्ष से संबद्ध सामानों के मूल्य में वृद्धि को ध्यान में रखकर अन्य वस्तुओं पर 15% की वृद्धि के विरुद्ध यथामूल्य पर निर्धारित स्थानशुल्क दर में वृद्धि 8% तक निर्बंधित करना उपयुक्त होगा।

- (xi) मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की वर्तमान स्थानशुल्क अनुसूची में आयात तथा निर्यात के लिए अन्तरीय स्थानशुल्क दरें हैं। इसी प्रकार दूसरे प्रमुख पत्तनों के मामले में इस प्राधिकरण ने एकसमान स्थानशुल्क दर की शुरुआत की है। जब यह मुद्दा उठाया गया तो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ने एक समान दर के लिए अपना आरक्षण व्यक्त किया तथा वर्तमान पद्धति को चालू रखने का अनुरोध किया। उसने यह भी बताया कि यदि ऐसा सुव्यवस्थीकरण हो गया तो कुछ निर्यात की जाने वाली वस्तुओं पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। उसने यह भी तर्क दिया रसीद देकर वह निर्यात कारगों की अभिरक्षा नहीं करता है और इसलिए निर्यात की दर निम्न रखने से पत्तन पर निर्यात यातायात बढ़ेगा। अत्यधिक निर्यात कारगों को आकर्षित करने के उपाय के रूप में अन्तरीय दर को बनाए रखने संबंधी मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के अनुरोध को ध्यान में रखकर यह प्राधिकरण मुंबई पोर्ट ट्रस्ट में आयात तथा निर्यात पर अन्तरीय स्थानशुल्क की वर्तमान पद्धति चालू रखने के लिए प्रवृत्त है।
- (xii) यह ध्यान देने योग्य है कि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ने यातायात को आकर्षित करने तथा लागतों में कटौती करने के कई उपायों की जानकारी दी है। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट यह आशा भी करता है कि उपयोगकर्ताओं को सौंपी गई नौभरण सेवाओं से भी लागत में कमी आएगी। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा बतायी गई इस स्थिति से बी.सी.एच.ए.ए. को शायद गलतफहमी हो गई है। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा विनिर्दिष्ट लागत में कमी पत्तन उपयोगकर्ताओं की कुल लागत है। नौभरण सेवाओं को देने के कारण पत्तन की लागत में कोई कमी प्रतीत नहीं होती है।

11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों की वजह से, और पूरे मनोनियोग से यह प्राधिकरण पॉल तथा पॉल उत्पादों के अलावा डॉक के दरमान की धारा 1 के अधीन स्थानशुल्क दर में 15% की वृद्धि अनुमोदित करता है। स्थानशुल्क अनुसूची की मद संख्या 13 तथा 14, जो स्थानशुल्क का भुगतान यथामूल्य पर करते हैं, में फिर भी 8% तक वृद्धि की गई है। आशोधित स्थानशुल्क अनुसूची परिशिष्ट II के रूप में संलग्न है।

12. संशोधित दरें इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने के 15 दिन बाद से लागू होंगी।

अ० ल० बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं० विज्ञापन/III/IV/143/02-असाधारण]

परिशिष्ट - I

मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की डॉक में हैंडल किए जा रहे कारगो के लिए लागत विवरण

(लाख रुपयों में)

क्रमांक	विवरण	1999-2000	2000-01	2001-02	बिना परिवर्तन किये 2002-03	2003-04
I.	प्रचालन आय					
	i) कारगो पर स्थान भाड़ा	7085.45	6070.02	5283.03	5265.50	4738.95
	ii) अन्य आय	11219.13	8101.70	5782.63	4355.37	3919.83
	कुल प्रचालन आय (I)	18304.58	14171.72	11065.66	9620.87	8658.78
II.	प्रचालन लागत					
	i) प्रचालन लागत	9375.99	10792.28	9352.08	10001.11	10695.19
	ii) सामान्य सुविधाएं	2534.76	2847.45	1821.32	1821.32	1821.32
	iii) अवमूल्यन	355.83	459.22	498.19	500.66	500.66
	कुल प्रचालन लागत (II)	12266.58	14098.95	11671.59	12323.09	13017.17
III.	प्रचालन अधिशेष/घाटा (i-ii)	6038.00	72.77	-605.93	-2702.22	-4358.39
IV.	वित्त एवं विविध खर्च (ऋणों पर व्याज छोड़कर)	4771.46	6791.63	11901.37	9237.16	9461.24
V.	विनिहत प्रबंधन एवं सामान्य उपरी खर्च	4280.68	4765.21	4174.65	4464.37	4774.20
VI.	शुद्ध अधिशेष/घाटा (III-IV-V)	-3014.14	-114.07	-16681.95	-16403.75	-18593.83
VII.	ऋणों पर व्याज	--	-	-	-	-
VIII.	नियोजित पूंजी			3676.00	3676.00	3676.00
IX.	नियोजित पूंजी पर वापसी @ 18.5 % (12.5 + 3+3)			2697.94	2697.94	2697.94
X.	व्याज एवं वापसी के बाद शुद्ध अधिशेष/घाटे			-19379.89	-19101.69	-21291.77
XI.	कमी प्रतिशत के रूप में (I) (i)			-366.8%	-362.8%	-449.3%

नोट :

नियोजित पूंजी तथा आर.ओ.सी.ई. आकड़े [क्रं. (viii) और (ix) मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के अनुसार आदेश कें पैरा 11 (viii) में दर्शाये कारणों के लिए बिना कोई आशोधन के इसे लागत विवरण में सम्मिलित किया गया है।

परिशिष्ट II

मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के डॉक स्थान भाड़ा दरों से संबंधित अनुसूची की धारा -1 में मुंबई पत्तन व न्यास के दर मान में संशोधन

- (i) अनुसूची सेक्शन -1 के अंतर्गत भारतीय संघ के बाहर तथा सीमा के भीतर माल के आयात या निर्यात पर डॉक में स्थान भाड़ा दर संबंधी वर्तमान अनुसूची की धारा (1) में दरों को निम्नानुसार किया गया है :-

दर क्र.	माल का विवरण	प्रभार के आधार	दर (रूपयों में)	
			आयात	निर्यात
1.	i) पशु, पक्षी, सरीसृप आदि	प्रति	28.75	23.00
	ii) पशु, उत्पाद, हड्डी, अस्थीचूर्ण, चर्म और खाल	टन	27.60	16.10
2.	हथियार, गोलाबारूद, विस्फोटक तथा रक्षा सामग्री	टन	106.95	98.90
3.	i) एस्बेस्टास	टन	27.60	16.10
	ii) निर्माण सामग्री, रेत	टन	27.60	16.10
	iii) फल, गिरी, छिला हुआ काजू, टेपियोका, नारियल, कोपरा, इमली बीज	टन	27.60	16.10
	iv) शीरा	टन	27.60	16.10
	v) रद्दी कागज़, अखबारी कागज़	टन	27.60	16.10
	vi) लकड़ी बांस व इमारती लकड़ियाँ	टन	27.60	16.10
4.	i) सीमेंट, क्लिंकर	टन	27.60	16.10
	ii) कोयला एवं जलाऊ लकड़ियाँ	टन	27.60	16.10
	iii) उर्वरक तथा उर्वरक का कच्चा माल टेपियोका, नारियल, कोपरा, इमली बीज	टन	34.50	6.90
	iv) खाद्यान्न, तिलहन, अनाज तथा दालें	टन	27.60	6.90
	v) खली और चारा	टन	27.60	6.90
	vi) शक्कर	टन	27.60	6.90
5.	i) कपास एवं कच्चा सूत (गूँथे हुए सूत के साथ)	टन	27.60	16.10
	ii) जूट एवं जूट उत्पाद नारियल जटा एवं नारियल जटा उत्पाद	टन	27.60	16.10
6.	i) ग्रेनाइट और संगमरमर	टन	27.60	16.10
	ii) अयस्क, अयस्क गोला और खनिज	टन	27.60	16.10
7.	धातुएँ (फेरस-अफेरस) सिल्ली ब्लैट तथा अनिर्मित एवं धातु खण्ड के रूप में	टन	27.60	16.10
8.	एसिड तथा फैटी एसिड सहित अन्य तरल पदार्थ।	टन	27.60	16.10
9.	पोल तथा पोल उत्पाद			
	i) कच्चा तेल	टन	38.00	38.00
	ii) केरोसिन तथा लाइट डिजल आयात	टन	25.00	25.00
	iii) अन्य सभी पोल उत्पाद	टन	44.00	44.00

दर क्र.	माल का विवरण	प्रभार के आधार	दर (रूपयों में)	
			आयात	निर्यात
10.	नमक	टन	3.45	3.45
11.	सिंथेटिक राल (मौलिंग पावडर के साथ) तथा लकड़ी की लगरियाँ	टन	64.45	58.65
12.	शराब, स्प्रिट (पेय) तथा मादक पेय	पाँच लीटर	27.60	16.10
13.	लोहा तथा स्टील धातुएँ (अयस्क खण्ड लौहयल तथा असस्क को छोड़कर)	यथामूल्य	सीआईएफ का 0.54 %	एफओबी का 0.12 %
14.	उपरोक्त विशिष्टकृत के अलावा अन्य सभी वस्तुएँ	यथामूल्य	सीआईएफ का 0.22 %	एफओबी का 0.12 %

नोट : (i) सल्फर, अन्तिम उपयोग को छोड़कर उर्वरक के कच्चे माल के अंतर्गत वर्गीकृत होगा।
(ii) जहाज के बैलास्ट और इंजीनियरी सामग्री, बंकर, भंडार तथा डॉक में जहाजों की मरम्मत हेतु आवश्यक गेयर के लिए स्थान शुल्क नहीं लगेगा।

(ii) धारा-1 के सामान्य नोट में विद्यमान मद 5, 8 एवं 11 को हटाकर निम्नानुसार किया गया है :-

5. डॉक पर उतारे जाने वाली खतरनाक, विस्फोटक तथा ज्वलनशील वस्तुओं को डॉक के नियमों तथा यातायात प्रबंधक द्वारा जारी परिपत्रों के विपरीत जहाज मास्टर/मालिकों/एजेंटों द्वारा हटवाकर ऐसी वस्तुओं के लिए निर्दिष्ट बोर्ड के गोदामों में रखावाना चाहिए। ऐसा नहीं करने पर यातायात प्रबंधक उन्हें अपनी जोखिम तथा लागत पर हटवायेंगे। इसके अतिरिक्त उन पर प्रति पैकेट रु.575/- का प्रभार लगेगा।
8. कारगो यानान्तरण :
समुद्री मार्ग से यानान्तरण के मामले में रु.103.50 प्रति टन की दर पर तथा सड़क मार्ग से यानान्तरण के मामले में रु. 43.70 प्रति टन की दर पर स्थान शुल्क लगेगा तथा खाली दिन गुजारने पर आयात धारा के 11 (क) के खंड (4) के अनुसार विलंब शुल्क लगेगा।
11. सीमा शुल्क अधिनियम 1962 की धारा 49 के अंतर्गत डॉक से जाने वाले कारगो पर प्रति टन रु. 43.70 की दर से स्थान शुल्क लगेगा। खाली दिन के लिए धारा 11(क) आयात के खंड (4) के अनुसार विलंब शुल्क लगेगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 27th February, 2003

No. TAMP/101/2001-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mumbai Port Trust (MBPT) for revision of wharfage charges levied under Section-I of its Dock Scale of Rates as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/101/2001 - MBPT****The Mumbai Port Trust (MBPT)****Applicant****ORDER**

(Passed on this 4th day of February 2003)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for revision of wharfage charges levied under Section-I of its Dock Scale of Rates.

2.1. In its proposal, the MBPT has proposed to revise wharfage rates under Section-I of Dock Scale Rates by 15% except for the POL and POL products. It has not proposed any modification in the existing conditionalities except increasing the existing rates by 15%.

2.2. The MBPT has made the following main points in its proposal:

- (i). The wharfage charges leviable at the Docks were last approved by the Central Government with effect from 1 October 1991.
- (ii). There has been no increase in the wharfage rates for the last ten years despite the order of the Government to revise the tariffs every three years. On the other hand, the expenditure has increased manifold; and, there has also been wage revision during this period.
- (iii). The cost statement of the general cargo handling activity at the docks show a deficit of 62% for the year 1999-2000. Despite the fact that rates for this activity needs to be revised upwards by 62% to make the service self supporting, it is proposed to revise the wharfage rates just by 15%. The wharfage rates of POL and POL products are, however, not proposed to be revised. The proposed increase will cover the deficit only partially and bring in an additional income of about Rs. 10 crore.
- (iv). The rates proposed by the MBPT for most commodities are comparatively lower than the existing rates at the other neighboring ports viz. Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), Kandla Port Trust (KPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT).

2.3. The proposal for revision of wharfage rate was re-considered by the Board of Trustees of the MBPT on 9 October 2001 when it was pointed out that even with the proposed increase the wharfage rate would be lower than the tariffs at neighboring ports; and, hence it would not have much impact on the traffic. The instant proposal for 15% upward revision in the wharfage rate was approved by the Board of Trustees of the MBPT on 9 October 2001.

3. In accordance with the consultative procedure adopted, a copy of the MBPT proposal was circulated among various port users / representative bodies of port users for their comments. The comments received from them are summarised below:

The Container Shipping Lines Association (India) (CSLA)

- (i). The traffic handled by the MBPT is declining due to poor cost effectiveness, lack of infrastructure, poor industrial relations, unnecessary complicated documentary procedures and poor geographical location.
- (ii). Failure by the port to address these fundamental issues has resulted in continuous loss of business and poor financial performance. The proposed increase in the wharfage rates will result in further loss of traffic as there is no commensurate value for money.
- (iii). The MBPT has not indicated any steps towards improving the services, controlling the internal cost etc., to justify the increase proposed. The TAMP is supposed to

60566/105-7

introduce cost and service which are competitive as compared to the other Indian ports. This proposal does not meet these fundamental criteria; and, therefore, should be disallowed.

The Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)

- (i). The factors which deter the trade from patronising the Mumbai Port are high handling cost of the port as compared to the facilities offered, inadequate container equipment, excess recovery of Terminal Handling Charges (THC), constant difficulties faced with the stevedores and their labourers and the constant demand for full payment of Octroi Duty even though cargo is not consumed in Mumbai.
- (ii). With the proposed increase in the wharfage rates only a small percentage of trade will be left with the Mumbai port. The JNPT has constructed a shallow berth; for break-bulk cargo. As a result, ships calling at the Mumbai port may be inclined to divert to the JNPT which will result in further flight of cargo from the Mumbai Port.
- (iii). The MBPT has not made investment in developing berths by installing modern equipments for the past ten years. The wharfage charges are, however, recovered based on advalorem basis for various commodities which automatically increase more than 15% every year due to increase in value of the cargo. Hence, there is no justification for seeking 15% upward revision in the wharfage rates.
- (iv). The wharfage rate for item numbers 1 to 12, are basically import consignments, which are handled in large quantities and hence levied on Per Metric Ton (PMT) basis. The increase of 15% proposed for these items though not justifiable could be increased upto 10%. The wharfage rate for item numbers 13 and 14 should, however, not be revised; and, must be retained at the existing advalorem rates.

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). The comparative statement furnished by the MBPT shows that wharfage charges proposed by the port are lower than the existing rates at the other adjoining ports viz. JNPT, KPT and NMPT.
- (ii). The Government of India has directed that the tariffs must be revised periodically once in 3 years. The MBPT has, however, not revised the rates since 1 October 1991, thereby, leading to deficit in all major services.
- (iii). In view of the above, the instant proposal to revise the wharfage rates by 15% appears to be quite reasonable as compared to the higher rates existing at the other adjoining ports.

The Federation Of Indian Export Organisation (FIEO)

- (i). A steep increase in wharfage rates in respect of some commodities due to regrouping from existing fourteen wharfage items to ten may be stalled at the present due to slowdown in exports.
- (ii). The deficit of 62% for the general cargo handled at the docks for the year 1999-2000 is substantial; and, cannot be passed on to trade. The deficit needs to be curtailed by careful restructuring. The proposed increase of 15% in the wharfage rates may, therefore, not be implemented at this stage.

All India Liquid Bulk Importer and Exporters Association (AILBIEA)

- (i). Although the traffic of liquid bulk cargo in all the major ports increased substantially from 81.3 MT in the year 1993-94 to 129.3 MT in the year 1999-2000, the same decreased in Mumbai from 26.1 MT to 14.4 MT for corresponding years in view of higher port dues levied by the MBPT.

60301/10-2

- (ii). There is a reasonable consistent income for the MBPT at present through liquid bulk operations, despite limited facilities and infrastructure, and high port dues (compared to other ports). Any further increase in the port dues / charges will be detrimental to the progress of the port.
- (iii). In view of the above facts, the instant proposal for revision of wharfage charges should be dropped. In fact, wharfage charges should be reduced taking into consideration the competition from the nearby ports.

4. The comments received from the various port users were sent to the MBPT as feedback information. The MBPT has made the following main observations with reference to the comments of the BCHAA and ALBIEA:

- (i). The reasons given by the BCHAA and the ALBIEA are not the sole reasons for overall decline in the traffic. The port related charges at Mumbai port are not very high as compared to the other ports; but, the other related charges such as Octroi, stevedoring charges, etc., are the factors responsible for high cost at the Mumbai port.
- (ii). The matter about recovery of Octroi charges was taken up with the Municipal Authority and this procedure has been streamlined and simplified to the maximum extent possible. Further, various steps have been taken to reduce the cost of handling like allowing additional free days.
- (iii). The stevedoring of containers is undertaken by private agencies and hence inspite of having fixed ceiling rates for stevedoring and transportation of containers the hardships faced by the trade could not be solved. It contemplates to undertake stevedoring work in near future to increase the efficiency and reduce the stevedoring cost.
- (iv). The BCHAA's contention that it does not have adequate container equipment is not correct. Two numbers of Quayside Gantry Cranes and three numbers of Rubber Tyred Gantry Cranes are intended to be installed at the container terminal. Apart from this, it has already installed eight numbers of 10 Ton capacity wharf cranes at the Indira Dock during 2001-02.
- (v). The general cargo handling activity at the Docks shows a deficit of 95% in the year 2000-01 (over the total income) without considering the expenditure of wage arrears and compensation under SVRS. Considering the huge deficit, the proposed increase of 15% and that too after a time gap of eleven years is minimal. This increase can be absorbed by the trade and will not have adverse impact on the traffic at the Mumbai Port. That being so, the BCHAA's recommendation to restrict the increase to 10% is not acceptable.
- (vi). The wharfage charges on edible oil is proposed to be increased just by 15% from Rs.24/- to Rs.27.60 per tonne. The wharfage charges presently levied by adjoining ports on edible oil are more than the proposed wharfage rate.

5.1. On a preliminary scrutiny of the cost statements, it was observed that there are many discrepancies in the computation of the working capital, and capital employed and Return on Capital Employed (ROCE). It is noteworthy that such discrepancies were categorically pointed out in this Authority's Orders of the MBPT relating to the proposal for fixation of wharfage charges and Pier Dues and also in the case of revision of Port dues. The argument of the MBPT given in the earlier cases that it cannot compute service-wise capital employed does not appear to be acceptable. The MBPT was, therefore, advised to compute ROCE on the capital employed relevant to the specific activity proposed for revision.

5.2. The MBPT was also requested to furnish additional information / clarification on the following main points:

- (i). The reasons for a sudden reduction in operating income for the years 2001-02 and 2002-03 as compared to 2000-01 in the light of the fact that the traffic projections have remained more or less at the same level for the corresponding years.
- (ii). Break-up of operating cost and general facilities.
- (iii). The need to continue with differential wharfage rates for imports and exports.

6. The MBPT has furnished the additional information/ clarification in response to the queries raised by us which are summarised below:

- (i). It has reiterated that it does not work out service-wise capital employed. The present accounting system of current assets and current liabilities does not permit capturing the data required for arriving at the service-wise working capital. It has apportioned the capital employed to the general cargo handling activity based on a rough estimation.
- (ii). The traffic of containerised cargo which is high revenue earning commodity is decreasing due to diversion of container traffic to other ports. At the same time more of bulk cargo is coming at MBPT which are subject to low wharfage charges. Moreover, volume discount scheme for cargo handling have been introduced which if continued shall have an impact on revenue earnings. In view of the above, there is reduction in the income from cargo handled at the docks for the years 2002-03 and 2003-04 though the traffic projections are same as the 2001-02 traffic.
- (iii). The expenses incurred towards payment of arrears of salary, wages and pension due to wage revision and compensation to the employees opted for SVRS have not been considered in the cost statement as they are one time payment.
- (iv). The differential wharfage rates for imports and exports are proposed to be continued to enable the exporters of India to face competition in the international market and in light of the recommendations made by the study group for 'Export Facilitation'.

7.1. A joint hearing in this case was held on 15 May 2002 at the MBPT. At the joint hearing, the following submissions were made:

The Mumbai Port Trust

- (i). We have proposed revision after a long gap; and, after a detailed study.
- (ii). Even without taking into account the cost of SVRS and wage revision our deficit was 95%. Even with the 15% increase the rates will still be lower than the other ports.
- (iii). We do not have cost centrewise Capital Employed (CE). We are not trying to avoid. Other ports may have done on an 'allocation' basis. We are at it. Before the general revision proposal we will finalise.
- (iv). ROCE for this proposal is not likely to have any significant impact; and, hence please ignore.
- (v). We have not done 'regrouping' and 'impact' thereof in the context of this case. Please ignore.
- (vi). Prescribing differential rates for import and export is historical. We need time to examine and give a considered response.

- (vii). For export cargo we do not take custody. We do not become 'bailee'. We do not give any receipts. Hence, a lower rate encourages more export cargo to come to us.
- (viii). Foreign exchange fluctuation may have benefit; but, annually the wage burden also goes up.

Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)/Indian Merchant's Chamber (MC)/Federation of Freight Forwarders' Association of India(FFFAI)

- (i). The traffic is declining. Why should the MBPT shoot itself in its leg?
- (ii). In case of POL/POL products there is lot of expenditure in new pipelines, etc; but, no increase is proposed. For break-bulk cargo there is no expenditure on facilities, still they want a 15% hike which is irrational.
- (iii). In case of advalorem rates, foreign exchange fluctuation gives automatic benefit. Why increase by another 15%?
- (iv). Differential rates is just a psychological satisfaction of promoting exports. The MBPT can merge the two rates.

All India Liquid Bulk Importer and Exporters Association (AILBIEA)

Liquid bulk quantity has increased everywhere. In the MBPT it has drastically declined because of high rates. If the rates are increased further, the traffic may vanish.

Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Agents' Association (MANSA)

- (i). The traffic is distressingly declining. A minor increase in wharfage is not going to matter very much.
- (ii). POL is the only cargo that is increasing. The port has made heavy investments and still no increase. Why?
- (iii). Let there be no across-the-board hike. Analyse commodity-wise; and, increase separately for each with respect to competition from nearby ports.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

The 15% hike proposed is a short-sighted and narrow view. Basic infirmities and deep-seated issues have to be addressed. We are not in favour of any increase since it will only result in further diversion of cargo.

The Shipping Corporation of India Limited (SCI)

- (i). (a). The wharfage rate for 'Steel' everywhere else is prescribed on a 'per tonne' basis. Only the MBPT has it on 'ad valorem' basis. Why?

(In this context the MBPT says that prior to 1988, it was also on a 'per tonne' basis; but, based on the Directing Group's recommendation it was shifted to 'advalorem' basis)
- (b). The TAMP should prescribe a uniform system of unit of levy.
- (ii). (a). For other cargoes we have to move to other ports as enough facilities are not available at the MBPT. Even the existing rates cannot be justified. How can there be an increase?
- (b). Forklifts and cranes are very few in number. Many are not in good condition. Adequate facilities are not available to the trade.

Federation of Indian Export Organisations (FIEO)

- (i). Exports are important if concessions are available. Let them continue, why disturb?
- (ii). The proposed hike will increase transaction costs. It will kill exports

7.2. At the joint hearing, the MBPT had furnished further written submissions reiterating most of the points given by it earlier. In addition, it has stated that if the one-time expenditure on account of wage arrears and compensation on SVRS is considered the deficit in this service shall be 190% for the year 2000-01 as against 95% depicted in the cost statement.

8. A second joint hearing was held in this case on 2 December 2002 at the MBPT Premises. At the joint hearing, the following submissions were made:

The Mumbai Port Trust

- (i). Wharfage rates are not revised since 1991.
- (ii). It was due to pay revision since 1997, the deficit has widened. The proposal is to bridge deficit to some extent.
- (iii). The MBPT has no control over the State Government's policy on Octroi and Stamp duty. In respect of this we are trying to solve the problem by using our good offices.
- (iv). Reducing the manning scale is beyond the jurisdiction of MBPT and this issue is pending before a National Tribunal.

Mumbai and Nhava- Sheva Ship Agents Association (MANSA)

- (i). The increasing tariff would retrograde traffic. In fact tariff should be in tune with the definite services port provides. Actually, due to high tariff at the MBPT, raw fertiliser has already moved to Dharamtar Port and cargo like wheat and rice have gone to Kandla Port.
- (ii). Further hiking of tariff will drive away the commodities like steel, iron ore, etc. In fact, before any proposal is prepared by MbPT, they should carry out a systematic study for attracting more cargo. Such policy initiatives should encompass reduction in tariff, giving more facilities like free time, reducing manning scale, etc.
- (iii). The TAMP should ensure that the deficit in wharfage is not cross subsidised by increasing the revenue through on-board stevedoring operations.

Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)

- (i). It is not fully true that since 1991 there is no revision. In fact 12 groups pay less and other two groups face automatic revision of wharfage due to advalorem method adopted. When this system is adopted, the rate stands revised every year on the basis of increased value of cargo. In fact, the system advalorem should go away since the cost of the goods have nothing to do with regard to the cost of service.
- (ii). The MBPT should adopt such policy for levying wharfage that would attract more cargo. Actually, increase in wharfage at this juncture is not appropriate since the cargo business is going down. One of the examples in this regard is a policy that the MBPT allowed more free time which resulted in the cargo volume going up.
- (iii). Any step for hiking the charge will only reduce the volume. More volume only will bring down deficit.
- (iv). The MBPT should give more cost effective service to the trade to attract more cargo and thereby attempt to generate more revenue. It should not adopt the method of increasing wharfage for more revenue. It should administratively work harder and

persuade the Govt. of Maharashtra to modify the policy of Octroi and Stamp duty which unnecessarily reduce the volume of cargo passing through the Mumbai Port.

- (v). They must make efforts to reduce their cost by modifying the manning scale.
- (vi). In a function, recently organised by MBPT, Hon'ble Minister claims that by various measures they have achieved a cost reduction of 40%. If that is true, why should they ask for wharfage increase by 15%.
- (vii). It is excellent that some measures have already been taken by the MBPT which will generate some operational revenue and thereby reduce the deficit. Therefore, the proposed tariff increase should be deferred.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). The cost of inefficiencies and high overheads should not be recovered from customers by increasing tariff. In fact, tariff should have a relation with the quality of service being provided.
- (ii). Wharfage rate for export and import should be same.

The Shipping Corporation of India/ The Western India Shippers Association

We endorse the views expressed by MANSA and BCHAA.

9.1. As agreed at the joint hearing, the MBPT was requested to furnish commodity-wise revenue analysis for the years 2000-01 to 2003-04 indicating the additional income due to the proposed revision; analysis of wharfage income for the past three years for advalorem cargo items; reconciliation of net block and working capital figures with its Annual Accounts; and, details of wage burden (excluding arrears) on account of 1997 pay revision.

9.2. In response to the additional information sought by us, the MBPT has stated the following:

- (i). The additional income at the proposed rates would have been Rs.7.87 crores for the year 2001-02. Commodity-wise revenue analysis cannot be furnished for the subsequent years since it is unable to forecast commodity-wise traffic to be handled in future.
- (ii). Analysis of wharfage income for the past three years for the commodities paying advalorem rates cannot be furnished since it does not have this information. It has further clarified that despite recovery of wharfage charges on advalorem basis the general cargo handling activity at docks continues to be in deficit. The per tonne wharfage revenue earned during 2001-02 for the cargo subjected to ad-valorem basis was much less than the revenue earned during 2000-01.
- (iii). The net block for this activity is Rs.61.27 crores for the year 2001-02 and reconciliation with the Annual Accounts has been furnished. The working capital figure is indicated as Rs.524.26 crores for the port as a whole.
- (iv). The details of additional wage burden due to pay revision have been furnished.
- (v). As against a huge deficit of 175% in the year 2001-02 (without considering one time expenditure towards wage arrears and SVRS) for the relevant service, only 15% hike is proposed which will cover the deficit only partially.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This proposal of the MBPT seeks an across-the-board revision of 15% in the wharfage rates on commodities handled in its Docks, except for POL & POL products. The MBPT has repeatedly stressed the point that the last revision of wharfage charges was made nearly 11 years ago. It is noteworthy that mere elapse of time may not be a sufficient ground for effecting tariff increase. The two year tariff validity cycle adopted by this Authority is only for carrying out a review of the financial position of the port trust vis-à-vis the tariff in vogue. The review at the end of the tariff validity cycle need not result only in an upward revision of tariffs; the existing tariffs can also be reduced, if warranted.
- (ii). Most of the users apprehend a further decline in traffic at the MBPT if the wharfage rates are increased from the present level. The MBPT has, however, made a categorical statement that its rates will still remain competitive with the neighboring ports even after the proposed revision. Since we cannot conduct a market study to find out the implications of the tariff increase on different commodities, we rely on the judgement of the MBPT in this regard. Nevertheless, the suggestion made by the MANSA for commodity wise analysis appears to be relevant and worthy on adoption by the MBPT in its future exercise.
- (iii). The argument of the FIEO that the MBPT's proposal for regrouping the wharfage schedule will lead to a steep increase in rates is totally misplaced since the MBPT has not proposed any rationalisation / regrouping of wharfage schedule in the instant proposal.
- (iv). The BCHAA and the MANSA have questioned the appropriateness of excluding POL from the purview of the proposed revision on the ground that the port has made substantial investment in developing POL handling facilities. It may be relevant here to point out that the proposal in hand is for revision of wharfage charges on commodities handled at the Docks of the MBPT. The major portion of the POL traffic at the MBPT is handled at Jawahar Deep where a lot of investment in modernising the facilities has been made in the recent past. The rates for POL and POL products were revised in May 2000 considering the investment made for modernising such facilities. At that time the rates for POL and POL products handled at the Docks have also been suitably adjusted. In this backdrop, the MBPT has now proposed to exclude POL & POL products from the purview of the proposed revision which is found to be reasonable.
- (v). In the cost estimate furnished, the operating income from cargo handled at Docks has been shown to reduce from Rs 110.66 crores in the year 2001-02 to Rs 96.21 crores in the year 2002-03 and Rs 86.59 crores in the year 2003-04. Even though the traffic forecast is maintained at a more or less constant level, the MBPT has sought to clarify this position as a result of change in cargo mix whereby high revenue yielding container traffic is replaced by some other low value commodity. In view of this explanation offered, the income estimate as furnished by the MBPT is accepted.
- (vi). The MBPT has certified that its estimates of expenditure exclude one time liabilities like VRS payments, arrears of salary, wages and pensions, etc. Based on these estimates, the operating deficit itself is around 28% for the year 2002-03 and 50% for the year 2003-04. This deficit position will obviously widen if finance and miscellaneous expenditure, allocable management and general overheads and admissible return on capital employed are added. In view of this huge operating revenue deficit position, there appears to be a case for 15% increase in the wharfage charges as proposed by the MBPT. It is noteworthy that the MBPT wants to limit the tariff increase at 15% on commercial considerations.

- (vii). In view of the cost deficit position explained above, it may not be necessary for a detailed analysis of the capital employed relevant for this activity and the return admissible thereon. Nevertheless, we are constrained to make the following observations in view of the approach adopted by the MBPT in calculating capital employed. This Authority has advised the MBPT in other cases to furnish capital employed position relevant only for the specific activity. Despite this, the MBPT has not considered working capital and capital employed relevant for general cargo handled activity while submitting its original proposal in the instant case. It subsequently reported a negative working capital of Rs 24.51 lacs for the general cargo handling activity. When asked to reconcile the figures furnished with the annual accounts, the MBPT has again furnished the working capital position for the port as a whole which is not relevant only for this activity. When most of cargo related charges are collected in advance, the instance of working capital required for this activity does not appear to be fully justifiable.

Further, the return on capital employed estimate furnished appears to contain some calculation errors as the port has sought ROCE of Rs.2697.94 lakhs on an estimated capital employed of Rs.3676 lakhs. The intention here is not to point out any inadvertent arithmetical error. This is only to highlight the seriousness attached by the MBPT to present a reliable cost estimate before this Authority.

- (viii). The cost statement, based on the estimates furnished by the MBPT, considered by us is attached as **Annex- I**. Though the ROCE computation of the MBPT contains errors, we have not modified it in view of the huge operating deficit position.
- (ix). The huge operating deficit position emerging in this activity clearly indicates flow of cross-subsidisation between different activities of the MBPT. A complete picture of cross subsidisation for the port as a whole is not available as a part of this piecemeal revision proposal. The MBPT had earlier assured that it would submit a comprehensive proposal; but it has recently submitted a proposal only for revision of the vessel related charges. It is to be recognised that a comprehensive review of tariff provides an opportunity to examine various cost elements closely particularly in respect of overheads allocations between various activities. The MBPT is, therefore, advised not to resort to such piecemeal tariff review in future but to undertake a comprehensive review of tariffs for the port as a whole.
- (x). The existing wharfage schedule includes levy of wharfage on two items on advalorem. Some of the users have demanded a uniform basis of levy of wharfage. Prima facie, it appears that advalorem may be more suited for taxation. The ports do not levy tax; they collect fee for the services provided. That being so, the cost of the services provided may appropriately form basis for charging. But, it has to be recognised that the issue of introducing uniform basis of charging wharfage is not confined only to the MBPT but is to be reviewed commonly for all the major ports. Till such review is undertaken, it is reasonable to allow the existing basis of charging at the MBPT to continue.

The MBPT has sought a 15% increase on the advalorem tariff also. This has been rightly objected by the BCHAA. The argument of BCHAA of the port gaining automatic revenue on account of wharfage rates prescribed on advalorem due to change in the value of the commodities and foreign exchange rate fluctuations deserves to be admitted. At the same time, it is also to be recognised that automatic appreciation in revenue on account of advalorem wharfage rate may not necessarily be directly proportional to the escalation in the operating costs of the port. It is noteworthy that this Authority considers around 2% appreciation in revenue from the dollar denominated tariff items due to exchange rate variations. Such an additional income has not been estimated by MBPT in the instant proposal. The MBPT has also expressed its inability to furnish commodity-wise revenue analysis and also to give an estimate of revenue from the commodities for which wharfage is prescribed at advalorem. In the absence of such details, we are unable to reasonably estimate the automatic appreciation in revenue on account of commodities paying wharfage on advalorem. Irrespective of this handicap, it

cannot be denied that there is an automatic appreciation in revenue for the port trust on account of tariff prescribed on advalorem. That being so, considering foreign exchange rate fluctuation at 2% p.a. and escalation in value of goods linked to average inflation level of 5% p.a., it will be reasonable to restrict the increase in wharfage rates prescribed on advalorem to 8% as against the 15% increase allowed on other commodities.

- (xi). The existing wharfage schedule of the MBPT contains differential wharfage rates for imports and exports. In similar cases relating to some other major ports, this Authority had introduced a uniform wharfage rate. When this issue was raised, the MBPT expressed its reservation for a uniform rate and requested for continuance of the existing practice. It has pointed out that if such a rationalisation is made some export commodities will be affected adversely. It has also argued that it does not take custody of export cargo by giving any receipts and, hence, a lower rate for export will encourage more export traffic to the port. Viewing the request of the MBPT to maintain a differential rate as a measure to attract more export cargo, this Authority is inclined to allow the existing practice of differential wharfage rates on import and export to continue at the MBPT.
- (xii). It is noteworthy that the MBPT has unveiled several measures to attract traffic and cut down its costs. The MBPT also expects that its taking over of stevedoring services will bring down the cost to users. This position explained by the MBPT has perhaps been misunderstood by the BCHAA. The reduction in cost referred by the MBPT is the total cost to the port users. There does not appear to be any cost reduction for the port on account of taking over of the stevedoring services.

11. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves an increase of 15% in the wharfage rates under Section-I of the Dock Scale Rates except for the POL and POL products. The increase on item Nos. 13 & 14 of the wharfage schedule which pay wharfage on advalorem is, however, limited to 8% only. The modified wharfage schedule is attached as **Annex-II**.

12. The revised rates will come into effect after expiry of 15 days from the date of Notification of this Order in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[No. ADVT/III/IV/143/02-Exty.]

60301/03-4

ANNEX - I

Cost Statement for Cargo handled at the Docks of Mumbai Port Trust

Sr. No	Particulars	(Rs. in lakhs)				
		1999-2000	2000-01	2001-02	Without Change	
					2002-03	2003-04
I	Operating Income					
	i) Wharfage on cargo	7085.45	6070.02	5283.03	5265.50	4738.95
	ii) Other Income	11219.13	8101.70	5782.63	4355.37	3919.83
	Total Operating Income (I)	18304.58	14171.72	11065.66	9620.87	8658.78
II	Operating Cost					
	i) Operating Cost	9375.99	10792.28	9352.08	10001.11	10695.19
	ii) General Facilities	2534.76	2847.45	1821.32	1821.32	1821.32
	iii) Depreciation	355.83	459.22	498.19	500.66	500.66
	Total Operating Cost (II)	12266.58	14098.95	11671.59	12323.09	13017.17
III	Operating Surplus/Deficit(I-II)	6038.00	72.77	-605.93	-2702.22	-4358.39
IV	Finance & Misc. Exp.(excluding interest on loans	4771.46	6791.63	11901.37	9237.16	9461.24
V	Allocated Management & General Overheads	4280.68	4765.21	4174.65	4464.37	4774.20
VI	Net Surplus/Deficit (III - IV-V)	-3014.14	-11484.07	-16681.95	-16403.75	-18593.83
VII	Interest on Loans	-	-	-	-	-
VIII	Capital Employed			3676.00	3676.00	3676.00
IX	Return on Capital employed @18.5%(12.5+3+3)			2697.94	2697.94	2697.94
X	Net Surplus / Deficit after interest and return			-19379.89	-19101.69	-21291.77
XI	Shortfall as % on (1)(i)			-366.8%	-362.8%	-449.3%

Note:

Capital Employed and ROCE figures [Sr. no (VIII) and (IX)] as given by the MBPT have been incorporated in the cost statement without any modification for the reasons explained in para 11(viii) of the Order.

ANNEX-II**AMENDMENTS TO THE MBPT SCALE OF RATES IN SECTION I SCHEDULE OF DOCKS WHARFAGE RATES**

- (i). The existing Section (I) Schedule of Docks wharfage rates on goods imported from or exported to port outside and within the Union of India is deleted and substituted as follows:

Rate No.	Description of goods	Basis of charges	Rates (In Rs.)	
			Import	Export
1. (i).	Animals, Birds, reptiles, etc.	Each	28.75	23.00
(ii).	Animal products – Bone, Bonemeal, Hides and Skins.	Tonne	27.60	16.10
2	Arms, Ammunitions, Explosives and Defence Stores.	Tonne	106.95	98.90
3. (i).	Asbestos.	Tonne	27.60	16.10
(ii).	Construction Materials, Sand.	Tonne	27.60	16.10
(iii).	Fruits, nuts including Raw Cashew, Tapioca, Coconut, Copra, Tamarind Seeds.	Tonne	27.60	16.10
(iv).	Molasses.	Tonne	27.60	16.10
(v).	Waste Paper, Newsprint.	Tonne	27.60	16.10
(vi).	Wood, Timber, Bamboo.	Tonne	27.60	16.10
4. (i).	Cement, Clinker	Tonne	27.60	16.10
(ii).	Coal and Fire Wood.	Tonne	27.60	16.10
(iii).	Fertilisers and Fertiliser raw materials.	Tonne	34.50	6.90
(iv).	Foodgrains, Oilseeds, Cereals and Pulses.	Tonne	27.60	6.90
(v).	Oil-Cakes and Fodder.	Tonne	27.60	6.90
(vi).	Sugar.	Tonne	27.60	6.90
5. (i).	Cotton including cotton waste (also includes cotton twist and yarn)	Tonne	27.60	16.10
(ii).	Jute and jute products, Coir and coir products.	Tonne	27.60	16.10
6. (i).	Granites and Marbles.	Tonne	27.60	16.10
(ii).	Ores, Ore Pellets and Minerals.	Tonne	27.60	16.10
7	Metals (Ferrous, Non-ferrous) in the form of ingots billets and unmanufactured and metal scrap.	Tonne	27.60	16.10
8	Other Liquid bulk including acids and fatty acids.	Tonne	27.60	16.10
9	POL and POL Products:			
(i).	Crude Oil.	Tonne	38.00	38.00
(ii).	Kerosene and Light Diesel Oil.	Tonne	25.00	25.00
(iii).	All other POL products.	Tonne	44.00	44.00
10	Salt.	Tonne	3.45	3.45
11	Synthetic Resin (including Moulding Powder) and Wood Pulp.	Tonne	64.40	58.65
12	Wines, Spirits (Potable) and Alcoholic Beverages.	Five Litres	27.60	16.10
13	Iron and Steel Materials (excluding scrap, dross and ores)	Advalorem	0.54% of CIF	0.12% of FOB
14	All items other than those specified above.	Advalorem	0.22% of CIF	0.12% of FOB

Note: (i). 'Sulphur' regardless of end use will be classified under Fertiliser Raw Materials.

(ii). No wharfage will be charged for the ballast of the vessel and engineering materials, bunkers, stores and gears for repairs to ships in docks.

(ii). **The existing items 5, 8 and 11 in the General Notes to Section-I is deleted and substituted as follows:**

5. Dangerous, explosive and inflammable goods landed at the Docks contrary to the Docks Bye-Laws and / or the circulars issued by the Traffic Manger must be immediately removed by the Masters / Owners / Agents of the vessel to the Board's warehouses earmarked for such goods, failing which they shall be removed by the Traffic Manger at their risk and cost and, in addition, a charge of Rs.575/- per package will be levied.

8. Transhipment Cargo:

Wharfage at the rate of Rs.103.50 per tonne in the case of transhipment by sea and Rs.43.70 per tonne in the case of transhipment by road shall be levied and demurrage on expiry of free days as per Clause (4) of Section II 'A imports will be charged.

11. Wharfage at the rate of Rs.43.70 per tonne shall be levied on the cargo cleared from the Docks under Section 49 of the Customs Act 1962. Demurrage on expiry of free day as per Clause (4) of Section II 'A' import shall be levied.